

Architetture verticali di inizio Novecento: da spazio del sacro ad emblema della città moderna

Claudia Lamberti

Pubblicato in: "Dossier Gaudí", Pisa, SEU, 2003

Il termine "architetture verticali" evoca naturalmente in un lettore che sia addentro la disciplina alcune immagini familiari, tra le quali si presenteranno alla memoria con grande probabilità sia quella di una grande cattedrale coi suoi slanciati pinnacoli, sia quella di un moderno grattacielo di decine di piani.

Entrambe le tipologie, che sembrano così lontane tra loro, emblemi di epoche distanti e diverse, furono in realtà contemporaneamente all'attenzione dei grandi architetti europei di inizio Novecento. Proprio nel medesimo anno, il 1914, Antoni Gaudí e Antonio Sant'Elia si dedicarono l'uno esclusivamente alla progettazione della chiesa della Sagrada Familia a Barcellona, l'altro alla stesura del *Manifesto dell'architettura futurista* a Milano.

Gaudí interpretò il verticalismo in senso spirituale, Sant'Elia espresse in edifici multipiano la nuova architettura rispondente alle necessità del secolo. In questo breve saggio si delineano i motivi ispiratori dello sviluppo verticale della Sagrada Familia e della città futurista.

Antoni Gaudí e la Sagrada Familia: la tensione verso il Cielo

Barcellona offre mirabili esempi di gotico catalano, a partire dalla cattedrale di Santa Croce e Sant'Eulalia, iniziata nel XIII secolo, fino alla chiesa di Santa Maria del Mare, costruita tra il 1328 e il 1383. L'altezza dei loro pilastri e la perfetta geometria delle loro multiformi volte ha sicuramente colpito l'attenzione dell'architetto Antoni Gaudí, ma più di ogni altra cosa il messaggio religioso, il simbolismo, il programma artistico cristiano racchiuso in quelle pietre, ha colpito il credente Antoni Gaudí.

Parlando della Sagrada Familia la critica si è spesso interrogata sui rapporti tra Gaudí ed il Neogotico, sia perché egli fu chiamato a continuare l'opera dell'architetto neogotico Francisco de Paula Villar, sia perché nello slancio verticale della costruzione si intravede un elemento tipico di tale corrente. In realtà, osservando con attenzione la costruzione, appare evidente che non si può individuare una vera somiglianza con lo stile, le forme, le apparenze gotiche o Neogotiche, ma si può riconoscere una concezione dello spazio sacro identica a quella delle cattedrali medievali.

Se le soluzioni strutturali sono dettate da nuovi materiali ed ingegnosi calcoli (famose le colonne inclinate, capaci di assorbire sia i pesi verticali che le spinte orizzontali senza ricorrere agli archi rampanti), la tensione verso il Cielo

e l'adozione di un rigoroso programma iconografico rendono la Sagrada Familia una continuazione in chiave moderna dell'ideale cristiano. Appare perciò più interessante, piuttosto che schierarsi con i sostenitori di un Gaudí erede del Gotico o di un Gaudí suggestionato del Barocco, dedicarsi ad una lettura della Sagrada Familia come espressione della fede dell'architetto catalano. In questo si ravvisa la principale continuità con i costruttori del passato.

Gaudí ha il coraggio di iniziare un cantiere che sa di non poter portare a compimento, e il tempo della sua vita tra il 1910, anno in cui decide di dedicarsi solo a quest'opera, e la morte è talmente breve da consentirgli solo di realizzare molti disegni e una piccola parte dell'edificio. Tuttavia, egli accetta la sfida e si considera un *primus inter pares*, concepisce un progetto ma sa che spetterà ad altri realizzarlo e che la cattedrale rivelerà infine, nell'evolversi delle forme, il succedersi delle generazioni, così come accadde per i grandi templi medievali.

L'audacia della costruzione e l'impiego di nuove soluzioni tecniche non sono messe in risalto dall'umile Gaudí, che considera il lavoro una pratica ascetica ed un restituire al Dio creatore i talenti ricevuti. La cattedrale sale come un cantico di ringraziamento ed una preghiera di espiatione, rivelando il tormento dell'uomo nella quotidiana lotta contro il peccato.

Il suo verticalismo simboleggia l'anelito alla vicinanza con Dio, attraverso la penitenza, il lavoro, il sacrificio, la preghiera. Pur riconoscendone il valore storico artistico come tentativo d'opera d'arte totale, alcuni teologi contestano proprio il programma devozionale della Sagrada Familia quando la committenza della Congregazione di San Giuseppe e lo stesso Gaudí indulgono ad una drammatizzazione "romantica" della vita e del combattimento con il Male.

Inoltre si percepisce come problematico il sovrapporsi di simbolo cristiano e simbolismo, interrogandosi se quest'architettura, una volta completata secondo gli intenti di Gaudí, si rivelasse con le sue suggestioni ed evocazioni una fonte di distrazione per chi avrebbe frequentato le liturgie (Plazaola 2002).

Bisogna comunque sottolineare che nel programma simbolico-catechistico, l'idea di Gaudí è perfettamente in linea con la tradizione ecclesiale e si pone come una "summa theologiae" di medievale memoria, offrendo una rappresentazione completa dei principali elementi della fede cristiana. Per far questo, il geniale progettista catalano interpreta lo spazio sacro sperimentando nuove possibilità per l'architettura verticale ed inserendo in esse la propria anima.

Il Futurismo italiano: le sfide della nuova epoca

Il contributo del futurismo alla storia dell'architettura contemporanea è dal punto di vista teorico molto importante, per le acute intuizioni riguardo alla necessità di un'innovazione dell'edilizia e dell'urbanistica che risponda alle necessità della vita moderna, al suo dinamismo, alla necessità di comunicare e muoversi. Gli architetti italiani proposero, nel periodo 1914-1934 (dai disegni di Sant'Elia a quelli di Somenzi e Spiridigliozzi), diverse soluzioni che tennero conto per la prima volta delle esigenze e le risorse della civiltà tecnologica. L'intero movimento, nelle varie arti, si occupò della città quale tema fondamentale e delineò numerose proposte per la costruzione della nuova metropoli, verosimile e utopica al tempo stesso. Il quadro che emblematicamente illustra il progresso e il crescere della città come suo simbolo è *La città che sale* di Umberto Boccioni, dipinto del 1910-11. Esso sembra costituire sia la prima risposta di Boccioni all'esigenza di una nuova architettura per la vita moderna, sia la controparte al poema dedicatogli nel 1909 da Paolo Buzzi, i cui primi versi recitavano: "Erigez les constructions massives pour le ville future / qu'elle s'élève dans le ciel libre des aviateurs" (citato in Banham 1970, p. 115).

Nell'architettura futurista convivono l'analisi di una civiltà sempre più propensa all'industrializzazione e all'accentramento di grandi masse in grandi spazi, e il desiderio di una ricostruzione totale ed artificiale dell'ambiente in cui l'uomo vive e lavora.

Le proposte futuriste non furono realizzate, da un lato per il carattere rivoluzionario e radicalmente innovatore, dall'altro per un'effettiva mancanza di approfondimento tecnico nella progettazione di case e città.

L'architettura futurista affrontò temi per cui già alcuni pionieri avevano manifestato un certo interesse nelle loro progettazioni e realizzazioni. *In primis*, il movimento futurista si interrogò, con Eugene Henard (1849-1923), sui problemi della circolazione nella città moderna, del traffico automobilistico e della metropolitana, proponendo una città a più livelli viari, di cui alcuni sotto terra ed intuendo le potenzialità insite nello sviluppo dell'aviazione. L'architetto francese scrisse: "Le città del futuro più di quelle del passato potranno trasformarsi ed abbellirsi; esse costruiranno torri superbe per attirare gli uccelli giganti da tutti i punti dell'orizzonte; e ben presto forse, all'assalto delle nuvole, le grandi capitali innalzeranno i loro fari sempre più alti" (Henard 1972, pp. 190-193).

A lui fecero eco i numerosi scritti di architettura futurista, che insistono nel sottolineare come priorità irrinunciabile la costruzione da zero della città moderna, incitando al taglio netto con il passato e sostenendo l'inconciliabilità delle esigenze della vita contemporanea con le antiche strutture. La città nuova dovrà essere necessariamente una città verticale per sfruttare al

massimo i lotti edificabili, fruire al meglio delle possibilità delle nuove tecnologie costruttive ed offrire uno spazio ai mezzi di trasporto aereo.

Nel *Messaggio* del 1914 Antonio Sant'Elia scrive:

“Noi dobbiamo inventare e rifabbricare ex novo la città moderna simile ad un immenso cantiere tumultuante, agile, mobile, dinamico in ogni sua parte, e la casa moderna simile ad una macchina gigantesca [...] gli ascensori devono inerpicarsi, come serpenti di ferro e di vetro, lungo le facciate. La casa di cemento, di vetro, di ferro, senza pittura e senza scoltura, ricca soltanto della bellezza congenita alle sue linee e ai suoi rilievi [...] deve sorgere sull'orlo di un abisso tumultuante: la strada, la quale non si stenderà più come un soppedaneo al livello delle portinerie, ma si sprofonderà nella terra per parecchi piani, che accoglieranno il traffico metropolitano e saranno congiunti, per i transiti necessari, da passerelle metalliche e da velocissimi tapis roulants. [...] bisogna cominciare a buttar per aria monumenti, marciapiedi, porticati, gradinate, a sprofondar le strade e le piazze, ad innalzare il livello della città, a rimaneggiare la crosta del mondo per ridurla infine serva di ogni nostro bisogno, di ogni nostro capriccio”.

Tutti gli edifici dei disegni santeliani si slanciano verso il cielo e sfruttano lo spazio in altezza con agilità e leggerezza, continuando tuttavia ad usare le linee orizzontali e verticali osteggiate negli scritti teorici. Momento creativo e momento teorico probabilmente non sono perfettamente sincronizzati, ma in ogni caso è evidente il carattere innovativo della “Città futurista” di Sant'Elia.

In un mondo in cui si stanno sviluppando nuovi mezzi di trasporto, all'architetto si chiede di non ragionare più in termini di singola struttura abitativa, ma di pensare alle vie di comunicazione e alle relazioni tra gli edifici. La metropoli del futuro è un sistema multiforme e multilivello ininterrotto, così descritto da Boccioni in *Architettura futurista. Manifesto*, del 1913-14:

“Fino a ieri la costruzioneolgeva in senso panoramico successivo. Ad una casa succedeva un'altra casa ad una via un'altra via. Oggi cominciamo ad avere intorno a noi un ambiente architettonico che si sviluppa in tutti i sensi: dai luminosi sotterranei dei grandi magazzini dai diversi piani di tunnel delle ferrovie metropolitane alla salita gigantesca dei grattanuvole americani”.

Al dinamismo dell'età futurista deve corrispondere una città facilmente percorribile, vitale; nel 1928 Enrico Prampolini scrive nel manifesto *Architettura futurista*: “la città futurista non è un sogno per noi futuristi, ma è un richiamo stilistico ed immanente del dinamismo della vita contemporanea che attende imperiosamente la propria espressione architettonica”.

Virgilio Marchi, nel testo *Architettura futurista* del 1924, si spinge ad affermare: “E se vogliamo essere ancora più accondiscendenti con l'epoca a venire, chiediamo pure all'architettura la vertigine delle altezze, la bizzarria

del meandro, la voluttà scherzosa del pericolo". La sua "Città fantastica" sfida la legge di gravità con forme eccentriche che si richiamano al teatro, al luna-park, al circo e attraverso di esse stimola i sensi e l'intelligenza.

Depero propone, nel catalogo della sua mostra romana dell'aprile-maggio 1916, la "Città aerea" ed il tema della città futurista come città verticale concepita a misura dello sviluppo del traffico aereo si ritrova nello scritto di Virgilio Marchi *Un cerchio azzurro* pubblicato nel 1931:

"Ecco naturale la necessità di pensare alla 'Città Superiore', non più come a una visione ma come a una concreta possibilità. Cominciamo a dotare di solidissimi e fondi piloni questi tratti pianeggianti; lanciamoli a sostenere le grandi piazze elevate. Cavalcavia solcheranno le strade, l'assetto edilizio regolatore ne verrà di molto cambiato. Segnali, semafori, pinnacoli, riflettori ad ogni vertice e terrazze levigatissime come biliardi per il giuoco degli apparecchi. Durante le soste gli aeroplani si rifugeranno fin nei sotterranei in attesa che gli elevatori li riconducano a sposarsi col sole".

Simili progetti erano contenuti anche nel *Manifesto futurista contro Montmartre* del pittore Mac Delmarle [pseudonimo di Felix Delmarle (1889-1952)], pubblicato il 15 agosto 1913 su *Lacerba*. Invocando la demolizione dei quartieri storici, Mac Delmarle scriveva: "si leveranno in un'apoteosi i grattacieli che squarceranno l'azzurro, i grandi blocchi di case dai piani infiniti".

Lo sviluppo verticale delle architetture futuriste ha indotto la critica ad interrogarsi sui rapporti del movimento italiano con l'architettura statunitense dei grattacieli. Enrico Crispolti mette in guardia chi voglia assimilare la città di Sant'Elia alla metropoli americana:

"L'architetto comasco possiede [...] una diversa consapevolezza dell'organicità delle interconnessioni strutturali che costituiscono il tessuto della nuova metropoli. Il grattacielo nordamericano è infatti una struttura isolata nel contesto urbano. Dipende da una politica di permissività speculativa dei suoli, che utilizza intensivamente sfruttando la pressione del grande numero. Sant'Elia invece assume il verticalismo come tensione costante, non di elementi isolati, scissi dalla continuità del contesto urbano, ma di momenti di quel contesto, esattamente come interconnessioni strutturali, che vengono così a costituire il tessuto stesso megastrutturale della nuova metropoli" (Crispolti 1984, pp. 33-34).

L'architetto olandese Van Doesburg, fondatore di *De stijl*, riconoscendo a Sant'Elia il primato di aver intuito che la città del futuro sarebbe dovuta essere soprattutto la città verticale e la città della circolazione, scrisse nel 1927 uno dei più significativi apprezzamenti della proposta urbanistica futurista:

"Come conseguenza del problema urbanistico, il problema del traffico occupa un posto importante accanto a quello dell'abitazione. La crescente

circolazione di macchine [...] fra non molto determinerà [...] situazioni catastrofiche. [...] Alcuni architetti e ingegneri progressisti suggeriscono rinnovamenti radicali come per esempio lo sviluppo forzato del traffico aereo. [...] E' davvero possibile e quasi certo che il traffico aereo, che viene sempre più spesso usato [...] porterà a un vero cambiamento nello sviluppo stradale. Come conseguenza di questo l'urbanistica si svilupperà in un'altra misura. Il 'tetto' diviene la 'facciata', la 'strada' può svilupparsi in più piani uno sopra l'altro, in proporzione al traffico. L'architetto italiano Sant'Elia fu il primo che nei suoi progetti, particolarmente geniali, per la 'Città Nuova' (1913-14) dette forma a questo pensiero. In questi progetti vi sono indicazioni profetiche che solo ora vengono comprese nel loro giusto valore e in confronto i poveri progetti urbanistici di Le Corbusier-Saunier scompaiono" (Mariotti 1973, pp. 78-79).

Riferimenti bibliografici:

- R. Banham, *Architettura della prima età della macchina*, Bologna, Calderini, 1970;
E. Crispolti, *Attraverso l'architettura futurista*, Modena, Galleria Fonte d'abisso, 1984, pp. 33-34;
E. Henard, *Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropoli*, a cura di D. Calabi e M. Folin, Padova, Marsilio, 1972, pp. 190-193;
A. Mariotti, *L'avanguardia italiana secondo Van Doesburg*, in "Casabella", XXXVII, n. 380-381, 1973, pp. 78-79;
J. Plazaola, *Arte cristiana nel tempo: storia e significato. Vol. II: dal Rinascimento all'età contemporanea*, Torino, San Paolo, 2002, pp. 447-449.